Deutscher Bundestag **Drucksache 18/8180**

18. Wahlperiode 19.04.2016

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Bericht der Bundesregierung über die Entwicklung der Kostendeckung im öffentlichen Personennahverkehr

Inhaltsverzeichnis

Zugeleitet mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 18. April 2016 gemäß Beschluss des Deutschen Bundestages vom 10. Juni 1976 (Bundestagsdrucksache 7/5242).

Auftrag

Mit Beschluss vom 10. Juni 1976 hat der Deutsche Bundestag die Bundesregierung beauftragt, in regelmäßigen Abständen über die Entwicklung der Kostendeckung im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und die Finanzleistungen der öffentlichen Hand für den ÖPNV zu berichten (Bundestagsdrucksache 7/5242).

Der zuletzt 2004 vorgelegte Bericht (Bundestagsdrucksache 15/3137) (6. Bericht) basiert auf den Daten des Jahres 1998 und einem Berichtszeitraum von 1993 bis 1998. Seitdem haben sich die Strukturen im ÖPNV in Folge der Regionalisierung gravierend verändert. Im 6. Bericht konnten die veränderten rechtlichen Rahmenbedingungen und erste organisatorische Auswirkungen konstatiert werden.

Für den vorliegenden Bericht (7. Bericht) wurde die Entwicklung der Kostendeckung und der Finanzleistungen für den Betrachtungszeitraum von 2005 bis 2012 aktualisiert. Dazu hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die WIBERA Wirtschaftsberatung Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (unter Mitarbeit von Intraplan Consult GmbH) mit der Erstellung eines entsprechenden Gutachtens beauftragt.

Begriffsdefinition, Unternehmensgruppen und Bezugsjahre

Als ÖPNV werden analog zum 6. Kostendeckungsbericht alle Leistungen verstanden, die im ÖSPV (Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr) im Linienverkehr nach § 2 Absatz 1 Nr. 1 bis 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) erbracht werden, sowie freigestellte Schülerverkehre. Im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) trifft dies auf alle Leistungen nach § 2 des Allgemeines Eisenbahngesetzes (AEG) zu. Nicht Bestandteil der Untersuchung sind hingegen Leistungen im Gelegenheitsverkehr.

Die im 6. Bericht gewählte Unternehmensstruktur wies insgesamt fünf Gruppen aus: kommunale und gemischtwirtschaftliche Unternehmen, Regionalverkehrsgesellschaften des Bundes, private Unternehmen, nichtbundeseigene Eisenbahnen sowie den SPNV der Deutschen Bahn AG. Diese Einteilung stützte sich auf die vom Statistischen Bundesamt in der jährlich veröffentlichten Fachserie 8 Reihe 3.1 bis zum Jahr 2003 gewählte Einteilung.

Seit 2004 wird in der Fachserie des Statistischen Bundesamts nur noch zwischen öffentlichen, gemischtwirtschaftlichen und privaten Unternehmen unterschieden. Darüber hinaus weist die Bundesstatistik zwischenzeitlich die im Schienen- und Liniennahverkehr erbrachten Verkehrs- und Betriebsleistungen, differenziert nach Leistungen mit Omnibussen, Straßenbahnen und Eisenbahnen, aus. Die Analysen im vorliegenden 7. Kostendeckungsbericht beziehen sich nunmehr auf drei Unternehmensgruppen. Trotz Aggregation der fünf Unternehmensgruppen des 6. Kostendeckungsberichtes in drei Unternehmensgruppen kann die Vergleichbarkeit mit den Vorgängerberichten sichergestellt werden.

Die folgende Abbildung zeigt die Gegenüberstellung der bislang zugrunde gelegten fünf Unternehmensgruppen und deren Überleitung zu den drei für den 7. Bericht definierten Gruppen, die sich zudem durch unterschiedliche Finanzierungsstrukturen unterscheiden.

Übersicht: Überleitung der Unternehmensgruppen zwischen 6. und 7. Bericht.

6. Kostendeckungsbericht		*7. Kostendeckungsbericht*
• Kommunale und gemischtwirtschaftliche Unternehmen	1	Kommunale und gemischtwirtschaftliche Unternehmen im ÖSPV
• Regionalverkehrsgesellschaften d. Bundes • Private Unternehmen	2	Sonstige Unternehmen im ÖSPV
• Nichtbundeseigene Eisenbahnen • Schienenpersonennahverkehr (DB AG)	3	Eisenbahnverkehrsunternehmen, die gemeinwirtschaftliche SPNV-Leistungen erbringen

Der 7. Bericht zur Kostendeckung schließt an die Vorgängeruntersuchung des 6. Kostendeckungsberichtes an, dessen Bezugszeitpunkte die Jahre 1993 und 1998 waren. Als erstes Bezugsjahr des 7. Kostendeckungsberichts wurde das Jahr 2005 festgelegt. Als weiteres Bezugsjahr wurde das Geschäftsjahr 2008 vor Inkrafttreten des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes (BilMoG) gewählt, um ggf. hieraus resultierende Veränderungen aufzeigen zu können. Das Jahr 2012 als drittes Bezugsjahr stellt das aktuellste Geschäftsjahr dar, für das in der Bearbeitungszeit des Projekts betriebliche und betriebswirtschaftliche Informationen vollständig vorlagen.

Finanzierungsgrundlagen

Die Finanzierungsgrundlagen wurden anhand der maßgeblichen Rechtsgrundlagen für alle mittelbaren und unmittelbaren öffentlichen Finanzleistungen im ÖPNV dargestellt. Hierbei wurde nach der Fördersituation im Bund und jeweils in den 16 Bundesländern unterschieden. Für letztere wird zwischen SPNV und ÖSPV differenziert.

Inhaltlich ist die Darstellung nach Finanzierungszielen, -adressaten, -gebern, -instrumenten sowie Ausreichungsformen – unter Berücksichtigung konsumtiver und investiver Förderung – systematisiert und strukturiert. Sie bildet die Weiterverteilung der Bundesmittel durch die Länder – unter Einbeziehung ergänzender Landesmittel – ab. Darüber hinaus werden die Grundlagen unmittelbarer und mittelbarer Finanzierungsbeiträge der Kommunen dargestellt, die einen Schwerpunkt der Finanzierung insbesondere im ÖSPV bilden. Des Weiteren werden steuerliche Sonderregelungen erfasst.

Die Zusammenstellung bildet den Sachstand im Jahr 2012 ab. Auf wesentliche Änderungen gegenüber der Rechtslage in den im Kostendeckungsbericht ebenfalls zu behandelnden Erhebungsstichjahren 2005 und 2008 wird hingewiesen.

Kostendeckung im ÖPNV (Betriebswirtschaftliche Ergebnisse)

Datengrundlagen und Quellen

Die Erhebung der Aufwendungen, Erträge und Betriebsergebnisse sowie der betrieblichen Daten, wie Betriebs- und Verkehrsleistung, wurde soweit wie möglich auf Basis bereits verfügbarer sekundärstatistischer Quellen durchgeführt. Als Sekundärquellen wurden die VDV-Statistik, die Fachserie 8 Reihe 3.1 des Statistischen Bundesamtes sowie im Bundesanzeiger veröffentlichte Jahresabschlüsse und Geschäftsberichte der Verkehrsunternehmen herangezogen.

Es wurde jedoch festgestellt, dass nicht für alle Unternehmensgruppen auf entsprechend verfügbare Quellen zurückgegriffen werden konnte. Für die Unternehmensgruppe 2 wurde eine Primärerhebung bei DB Regio Bus sowie den privaten Verkehrsunternehmen durchgeführt. Auch die Daten von DB Regio Schiene für die Unternehmensgruppe 3 mussten primär erhoben werden.

Definitionen

Die Strukturierung der Aufwendungen orientiert sich am 6. Bericht und den dort im Einzelnen fixierten Kostenarten.[1] Die Festlegung und Differenzierung der Erträge zur Berechnung der Kostendeckungsgrade sowie der Leistungen der öffentlichen Hand erfolgten ebenfalls unter Bezugnahme auf die Definitionen des 6. Berichts.

Die Aufwendungen werden nach Personalkosten, Sachkosten durch Anmietung, Kosten für Treibstoff/Fahrstrom, Infrastrukturentgelten, Kapitalkosten und übrigen Sachkosten unterschieden. Zu den übrigen Sachkosten zählen insbesondere die sonstigen betrieblichen Aufwendungen und alle weiteren Aufwendungen, die unter keine der vorgenannten Kostenarten fallen.

Die Erträge werden in Erlöse aus Fahrausweisverkauf, sonstige Erträge, Leistungen der öffentlichen Hand und Erträge mit Verlustausgleichscharakter unterschieden. Die Erlöse aus Fahrausweisverkauf beinhalten auch Erlöse aus freigestelltem Schülerverkehr und den Fahrgeldanteil aus erhöhten Beförderungsentgelten. Zu den Leistungen der öffentlichen Hand zählen Einnahmesurrogate (z. B. Erstattungszahlungen für die kostenlose Beförderung schwerbehinderter Personen nach § 148 SGB (Sozialgesetzbuch) IX, Ausgleichszahlungen für die Beförderung von Auszubildenden nach § 45a PBefG und nach § 6a AEG sowie aufgrund landesrechtlicher Ersatzregelungen zu § 45a PBefG und § 6a AEG), Bestellerentgelte sowie Zuschüsse (z. B. zum Ausgleich von

[1] Grundsätzlich werden Aufwendungen und Erträge ausgehend von den handelsrechtlichen Gewinn- und Verlustrechnungen der Unternehmen betrachtet. Demzufolge ist der in den folgenden Gliederungsabschnitten analog der Vorgängeruntersuchung verwendete Kostenbegriff mit den handelsrechtlichen Aufwendungen gleichzusetzen.

Mindererlösen aus Durchtarifierung). Zu den Erträgen mit Verlustausgleichscharakter zählen Erträge aus Verlustübernahme, Erträge aus Beteiligungen und von verbundenen Unternehmen, Erträge aus dem Nießbrauch aus Wertpapieren sowie weitere zum Verlustausgleich bestimmte Erträge, wie etwa Infrastrukturkostenerstattungen (Land oder Zweckverband). Alle weiteren Erträge, die durch keine der vorgenannten Kategorien abgedeckt werden, werden in der Position „sonstige Erträge“ abgebildet. Hierzu zählen u. a. die in der Gewinn- und Verlustrechnung aufgeführten Positionen sonstige betriebliche Erträge, Zinsen und ähnliche Erträge, außerordentliche Erträge und Beteiligungserträge.

Die folgende Tabelle zeigt die ermittelten Kostendeckungsgrade (KDG) mit den entsprechenden Definitionen im Überblick.

Übersicht: Kostendeckungsgrade im 7. Kostendeckungsbericht

	Kostendeckungsgrad	Erläuterung
Gesamtkostendeckung	Kostendeckungsgrad Ia	Nutzerfinanzierung: Durch Erlöse aus Fahrausweisverkauf erzielte Kostendeckung in Bezug auf den Gesamtaufwand
	Kostendeckungsgrad I	KDG Ia zuzüglich der ertragsseitigen Berücksichtigung der sonstigen Erträge
	Kostendeckungsgrad II	KDG I zuzüglich der ertragsseitigen Berücksichtigung der Leistungen der öffentlichen Hand
	Kostendeckungsgrad III	KDG II zuzüglich der ertragsseitigen Berücksichtigung der Erträge mit Verlustausgleichscharakter
operative Kostendeckung	Kostendeckungsgrad IV	Durch Erlöse aus dem Fahrausweisverkauf und sonstige Erträge erzielte Kostendeckung in Bezug auf den operativen Aufwand
	Kostendeckungsgrad V	KDG IV zuzüglich der ertragsseitigen Berücksichtigung der Leistungen der öffentlichen Hand
	Kostendeckungsgrad VI	KDG V zuzüglich der ertragsseitigen Berücksichtigung der Erträge mit Verlustausgleichscharakter

In Kontinuität zu den im 6. Bericht ermittelten Kostendeckungsgraden werden im 7. Bericht zunächst die Kostendeckungsgrade I und II ermittelt. Darüber hinaus werden weitere Kennzahlen ermittelt, die die Nutzerfinanzierung (Kostendeckungsgrad Ia) und auch die operative Leistungsfähigkeit der Unternehmen (Kostendeckungsgrade IV-VI) abbilden. Als operativer Aufwand ist der Gesamtaufwand abzüglich des Aufwandes für Zinsen, Steuern und Abschreibungen (d. h. ohne Aufwand für Investitionen) zu verstehen.

Übersicht: Angebots- und Nachfrageentwicklung zwischen 2005 und 2012

	Nachfrage in Mio. Pkm			%-Veränderung		Angebot in Mio. Fzg.-km			%-Veränderung	
	2005	2008	2012	05/12	p.a.	2005	2008	2012	05/12	p.a.
Unternehmens-gruppe 1	37.095	37.780	38.699	4,3	0,6	1.795	1.712	1.721	-4,1	-0,6
Unternehmens-gruppe 2	16.751	16.487	16.307	-2,7	-0,4	1.025	1.054	1.070	4,4	0,6
Unternehmens-gruppe 3	42.149	46.971	51.448	22,1	2,9	645	629	636	-1,3	-0,2
Gesamt	**95.995**	**101.237**	**106.454**	**10,9**	**1,5**	**3.464**	**3.396**	**3.427**	**-1,1**	**-0,2**

Zwischen 2005 und 2012 ist die Nachfrage im ÖPNV trotz eines Angebotsrückgangs gestiegen. Die Entwicklung ist allerdings zwischen den Unternehmensgruppen deutlich unterschiedlich.[2]

In der Unternehmensgruppe 1, die überwiegend städtischen ÖPNV erbringt, wurde das fahrplanmäßige Angebot im Zuge von Angebotsoptimierungen vor allem zwischen 2005 und 2008 reduziert. Die Nachfrage ist trotzdem gestiegen, was dem allgemeinen Trend entspricht. Die steigende Nachfrage wurde teilweise durch Anpassung der Gefäßgrößen befriedigt.

Die Unternehmensgruppe 2, die insbesondere von Verkehren im ländlichen Raum geprägt ist, ist aufgrund des demographischen Wandels durch eine leicht rückläufige Nachfrage im Betrachtungszeitraum gekennzeichnet. Gleichzeitig ist das Angebot bundesweit weitestgehend leicht und konstant gestiegen, da der Nachfragerückgang v. a. im Schülerverkehr nicht in Gänze in entsprechenden Angebotsreduzierungen umgesetzt werden konnte.

Im SPNV (Unternehmensgruppe 3) zeigt sich zwischen 2005 und 2012 eine deutlich gestiegene Nachfrage bei weitestgehend konstantem Angebot. Der Nachfragesteigerung wurde durch Anpassung des Platzangebotes begegnet und darüber hinaus wurden Qualitätsverbesserungen vorgenommen.

Übersicht: Kostenentwicklung zwischen 2005 und 2012

	Gesamtkosten in Mio. €			%-Veränderung		Kostensatz €/Pkm			Kostensatz €/Fzg.-km		
	2005	2008	2012	05/12	p. a.	2005	2008	2012	2005	2008	2012
Unternehmens-gruppe 1	10.191	10.342	11.109	9,0	1,2	0,27	0,27	0,29	5,68	6,04	6,46
Unternehmens-gruppe 2	2.669	2.531	2.759	3,4	0,5	0,16	0,15	0,17	2,60	2,40	2,58
Unternehmens-gruppe 3	8.441	8.817	10.673	26,4	3,4	0,20	0,19	0,21	13,10	14,02	16,77
Gesamt	**21.301**	**21.690**	**24.541**	**15,2**	**2,0**	**0,22**	**0,21**	**0,23**	**6,15**	**6,39**	**7,16**

Die Kosten der Unternehmensgruppe 1 (städtischer ÖPNV) sind zwischen 2005 und 2012 moderat um insgesamt 9 % gestiegen, was einer jährlichen Steigerung von 1,2 % entspricht. In der Unternehmensgruppe 2 (ländlicher ÖPNV) sind sie noch moderater gestiegen (mit + 0,5 % jährlich fast stagniert), während im SPNV (Unternehmensgruppe 3) deutliche Kostensteigerungen (insgesamt + 26 % zwischen 2005 und 2012, jährlich + 3,4 %) festzustellen sind.

Der Betrachtungszeitraum war für die Unternehmensgruppe 1 durch Restrukturierungsprojekte geprägt. Vor allem die rückläufige Entwicklung der Personalkosten (- 2 % zwischen 2005 und 2012, - 0,3 % jährlich) zeigt die Effekte der umgesetzten Maßnahmen, die neben Personalreduktion auch die flächendeckende Einführung des Spartentarifvertrages Nahverkehr (anstelle des Bundesmanteltarifvertrags für Arbeiter gemeindlicher Verwaltungen und Betriebe) umfassen.

Auch in der Unternehmensgruppe 2 sind deutlich sinkende Personalkosten (- 4 % zwischen 2005 und 2012, - 0,6 % jährlich) festzustellen. Dies ist auf Optimierungen zurückzuführen. Daneben ist die Leistungserbringung durch den Einkauf von günstigeren Subunternehmerleistungen geprägt. Die stagnierende Kostenentwicklung sowie die beiden o.a. Aspekte lassen auf einen großen Wettbewerbsdruck schließen.

Die Kostenentwicklung der Unternehmensgruppe 3 ist auch in Verbindung mit den deutlichen Nachfragesteigerungen und den daraus resultierenden Aufwendungen zu sehen. Insgesamt sind die Kosten zwischen 2005 und 2012 um 23 %, entsprechend 3 % jährlich, gestiegen. Zwischen 2005 und 2008 zeigen sich sinkende Personalkosten, die ebenfalls aus Restrukturierungsprojekten resultieren. Ab 2008 steigen die Kosten insgesamt überproportional an. Dies resultiert auch aus Maßnahmen, um die gestiegene Nachfrage zu befriedigen (z. B. größere Zuglängen, Mehrfachtraktionen, Qualitätsverbesserungen etc.).

[2] Das Angebot wird hierbei in Fahrzeug-Kilometern (Fzg.-km) gemessen. Fzg.-km sind die auf den Fahrzeugeinsatz bezogene statistische Einheit der Betriebsleistung, die bei Fahrten im Rahmen der Verkehrsbedienung erbracht werden. Ein Fzg.-km wird geleistet, wenn ein Fahrzeug einen Kilometer zurücklegt. Hierbei gelten in Mehrfachtraktion verkehrende U-Bahnen oder Triebwagen als ein Fahrzeug. Als Oberbegriff sind die Fzg.-km mit den Einheiten Bus-Kilometer bzw. Zug-Kilometer gleichzusetzen. Die Fzg.-km werden in der Bundesstatistik ermittelt. Die Nachfrage wird in Personenkilometern (Pkm) dargestellt.

Die Steigerung der Treibstoff-/Fahrstrom- und Anmietkosten ist bei allen Unternehmensgruppen auf allgemein gestiegene Energie- und Dieselpreise zurückzuführen. Die Entwicklung der Indizes des Statistischen Bundesamts bestätigt diesen Trend zu höheren Treibstoffaufwendungen.

Die nachfragebezogenen Kosten bewegen sich bei allen drei Unternehmensgruppen trotz deutlich unterschiedlicher Gesamtkosten in einer ähnlichen Größenordnung zwischen 0,15 und 0,29 Euro/Pkm. Dies liegt darin begründet, dass im Bereich der schienengebundenen Verkehre (Unternehmensgruppe 1 sowie v. a. Unternehmensgruppe 3) deutlich mehr Fahrgäste befördert werden können. Die höhere Nachfrage nivelliert die kostenintensivere Infrastrukturnutzung und den teureren Fahrzeugeinsatz bei der spezifischen Kostenbetrachtung.

Die deutlichen Unterschiede in den angebotsbezogenen Kosten zwischen den Unternehmensgruppen resultieren aus den durch die Unternehmen zu tragenden Infrastrukturkosten. Im SPNV liegen die angebotsbezogenen Kosten im Betrachtungszeitraum zwischen 13,10 und 16,77 Euro/Fzg.-km. Hier fallen die höchsten Infrastrukturkosten (in Form von Nutzungsentgelten) an. In der Unternehmensgruppe 1 mit spezifischen Kosten zwischen 5,68 und 6,46 Euro/Fzg.-km sind neben reinen Busunternehmen auch Unternehmen mit Stadt- und Straßenbahnen enthalten, die somit ebenfalls mit Kosten für Infrastrukturvorhaltung und -betrieb belastet werden. Lediglich die Unternehmensgruppe 2 ist durch eine geringe Infrastrukturvorhaltung (nur Betriebshöfe) gekennzeichnet, was zu den geringsten angebotsbezogenen Kosten (zwischen 2,40 und 2,60 Euro/Fzg.-km) beiträgt.

Übersicht: Ertragsentwicklung zwischen 2005 und 2012

	Gesamtertrag in Mio. €			%-Veränderung		Ertragssatz €/Pkm			Ertragssatz €/Fzg.-km		
	2005	2008	2012	05/12	p. a.	2005	2008	2012	2005	2008	2012
Unternehmens-gruppe 1	9.670	10.000	10.807	11,8	1,6	0,26	0,26	0,28	5,39	5,84	6,28
Unternehmens-gruppe 2	2.732	2.620	2.850	4,3	0,6	0,16	0,16	0,17	2,67	2,48	2,66
Unternehmens-gruppe 3	8.749	9.407	11.373	30,0	3,8	0,21	0,20	0,22	13,57	14,96	17,88
Gesamt	**21.152**	**22.026**	**25.030**	**18,3**	**2,4**	**0,22**	**0,22**	**0,24**	**6,11**	**6,49**	**7,30**

Die Erträge im ÖPNV sind zwischen 2005 und 2012 in allen Unternehmensgruppen gestiegen. Am deutlichsten fiel die Steigerung aufgrund der gestiegenen Nachfrage im SPNV mit 30 % zwischen 2005 und 2012 aus, was einem jährlichen Anstieg von 3,8 % entspricht. In der Unternehmensgruppe 1 (städtischer ÖPNV) zeigt sich ein etwas moderaterer, aber immer noch deutlicher Anstieg (+ 12 % zwischen 2005 und 2012, jährlich + 1,6 %), während in der Unternehmensgruppe 2 (ländlicher ÖPNV) aufgrund der ungünstigen Nachfrageentwicklung die Erträge nahezu stagnieren (+ 4 % zwischen 2005 und 2012, jährlich + 0,6 %).

Insgesamt sind die Leistungen der öffentlichen Hand zwischen 2005 und 2012 um 5 % zurückgegangen, was einem jährlichen Rückgang von 0,7 % entspricht. Ihr Anteil ist im Gegensatz zur Unternehmensgruppe 3 in den Unternehmensgruppen 1 und 2 rückläufig.

Die Betrachtung der Erträge insgesamt zeigt im Vergleich der Jahre 2005 und 2012 für alle Unternehmensgruppen deutlich, dass die Bedeutung der Erträge ohne Leistungen der öffentlichen Hand, d. h. der Erträge aus Fahrausweisverkauf und der sonstigen Erträge, zugenommen hat. Diese Ertragspositionen in Summe nehmen absolut zu, auch der relative Anteil an den Gesamterträgen steigt im gleichen Zeitraum an. Vor diesem Hintergrund sind die Erträge aus Fahrausweisverkauf und die sonstigen Erträge als wesentliche Faktoren, die zu der insgesamt positiven Ertragsentwicklung im ÖPNV beitragen, zu bewerten.

In der Unternehmensgruppe 1 zeigt sich der Rückgang der öffentlichen Leistungen (rd. 14 % der Gesamterträge in 2012) vor allem zwischen 2005 und 2008. Auch der in dieser Gruppe bedeutsame Verlustausgleich (rd. 20 % der Gesamterträge in 2012) ist rückläufig (- 11 % zwischen 2005 und 2012, - 1,6 % jährlich). Insgesamt machen die Leistungen der öffentlichen Hand und der Verlustausgleich (der öffentlichen Eigentümer) rd. 33 % der Gesamterträge in 2012 aus. Die rückläufige Entwicklung beider Positionen wurde durch Steigerung der Erträge aus Fahrausweisverkauf sowie der sonstigen Erträge kompensiert, so dass die Gesamterträge insgesamt gesteigert wurden.

Die Unternehmensgruppe 2 zeigt eine ähnliche Entwicklung, wobei die Leistungen der öffentlichen Hand insgesamt eine geringere Bedeutung (rd. 20 % der Gesamterträge in 2012) für die Finanzierung des ländlichen ÖPNV haben als in den anderen Unternehmensgruppen. Der Finanzierungsbeitrag der Erträge aus Fahrausweisverkauf sowie der sonstigen Erträge ist deutlich höher.

In der Unternehmensgruppe 3 spielen die Leistungen der öffentlichen Hand (rd. 55 % der Gesamterträge in 2012) aufgrund der darin enthaltenen Bestellerentgelte (88 % der Leistungen der öffentlichen Hand in 2012) eine wesentlich größere Rolle als in den anderen Unternehmensgruppen. Der Beitrag der Nutzer zur Finanzierung des SPNV ist geringer, hat aber ebenfalls insbesondere aufgrund der deutlichen Nachfragesteigerung an Bedeutung gewonnen.

Die höchsten spezifischen angebotsbezogenen Erträge (mit 13,57 bis 17,88 Euro/Fzg.-km im Betrachtungszeitraum) wurden im SPNV erzielt. Nachfragebezogen lagen die Ertragssätze (pro Pkm) der Unternehmensgruppen 1 und 3 auf ähnlichem Niveau (zwischen 0,20 und 0,28 Euro/Pkm im Betrachtungszeitraum). Begründet liegt dies in der hohen Nachfrage im städtischen ÖPNV und im SPNV. Im ländlichen ÖPNV (Unternehmensgruppe 2) zeigt sich hier auch der demographische Wandel mit entsprechenden negativen Auswirkungen auf die Ertragssituation (rd. 0,17 Euro/Pkm im Betrachtungszeitraum).

Übersicht: Entwicklung der Kostendeckung zwischen 2005 und 2012

	Kostendeckungsgrad Ia (%)			Kostendeckungsgrad I (%)			Kostendeckungsgrad II (%)			Kostendeckungsgrad III (%)		
	2005	2008	2012	2005	2008	2012	2005	2008	2012	2005	2008	2012
Unternehmens-gruppe 1	39,9	43,8	46,4	56,3	63,7	64,9	71,4	77,5	78,1	94,9	96,7	97,3
Unternehmens-gruppe 2	42,6	56,8	51,9	78,1	81,9	81,6	100,3	102,7	102,0	102,4	103,5	103,3
Unternehmens-gruppe 3	31,2	35,8	36,8	39,8	43,7	45,9	102,5	105,4	105,0	103,7	106,7	106,6
Unternehmens-gruppen Gesamt	36,8	42,1	42,9	52,5	57,7	58,5	87,4	91,8	92,5	99,3	101,5	102,0

	Kostendeckungsgrad IV (%)			Kostendeckungsgrad V (%)			Kostendeckungsgrad VI (%)		
	2005	2008	2012	2005	2008	2012	2005	2008	2012
Unternehmens-gruppe 1	64,6	72,6	74,5	82,0	88,4	89,7	109,0	110,3	111,7
Unternehmens-gruppe 2	87,2	91,4	89,9	112,0	114,6	112,3	114,3	115,6	113,8
Unternehmens-gruppe 3	43,7	49,0	49,2	112,5	118,2	112,4	113,8	119,6	114,0
Unternehmens-gruppen Gesamt	59,0	65,2	64,8	98,2	103,7	102,5	111,6	114,7	113,0

Die Entwicklung der Kostendeckungsgrade in allen Unternehmensgruppen bestätigt die in den letzten Jahren im ÖPNV festgestellte Tendenz zu einer steigenden Kostendeckung, die ertragsseitig auch das Ergebnis einer gestiegenen Nutzerfinanzierung ist.

Zugleich wird die essentielle Bedeutung der Leistungen der öffentlichen Hand und des Verlustausgleichs deutlich: Nur aufgrund der öffentlichen Leistungen können die Unternehmen eine näherungsweise Gesamtkostendeckung erzielen bzw. eine Deckung der Betriebskosten erreichen. In der Unternehmensgruppe 1 spielen in diesem Zusammenhang noch die Erträge mit Verlustausgleichscharakter eine wesentliche Rolle. Der Kostendeckungsgrad Ia (Nutzerfinanzierung) konnte zwischen 2005 und 2012 von 40 auf 46 % gesteigert werden, der Kostendeckungsgrad I liegt deutlich darüber (zwischen 56 und 65 %) und der Kostendeckungsgrad III stieg von 95 auf 97 %.

Im Vergleich zu den kommunalen und gemischtwirtschaftlichen Unternehmen tragen die Erträge aus Fahrausweisverkauf und sonstige Erträge (sozusagen die unternehmensbezogenen Erträge) bei der Unternehmensgruppe 2 wesentlich stärker zur Kostendeckung bei. Der Kostendeckungsgrad I liegt im Betrachtungszeitraum zwischen 78 und 82 %, ebenfalls mit steigender Tendenz. Insgesamt wird eine konstante Gesamtkostendeckung zwischen 2005 und 2012 (Kostendeckungsgrad III zwischen 102 und 103 %) erzielt. Die Erträge aus Fahrausweisverkauf und die sonstigen Erträge können die operativen Aufwendungen zu einem deutlich höheren Anteil decken (Kostendeckungsgrad IV zwischen 87 und 91 %).

Im SPNV stellen die Bestellerentgelte als Teil der öffentlichen Leistungen eine wesentliche Säule der Finanzierung dar, auch wenn der Beitrag der Nutzer ebenfalls zugenommen hat. Die Nutzerfinanzierung hat im Vergleich zu den anderen Unternehmensgruppen jedoch eine deutlich geringere Bedeutung (Kostendeckungsgrad Ia zwischen 31 und 37 %). Durch die öffentlichen Finanzleistungen werden die Kosten in allen Bezugsjahren gedeckt (Kostendeckungsgrad II zwischen 104 und 107 %). Die Erträge aus Fahrausweisverkauf decken zwischenzeitlich knapp die Hälfte der operativen Kosten. Die Schwankungen der Kostendeckungsgrade im SPNV zwischen 2008 und 2012 können auf die bereits festgestellten deutlichen Kostensteigerungen zurückgeführt werden, während die Erträge durch Bestellerentgelte im Vergleich zu den Gesamtkostensteigerungen nur unterproportional gestiegen sind.

Insgesamt ist festzuhalten, dass der ÖPNV in allen Unternehmensgruppen ohne öffentliche Finanzmittel nicht zu finanzieren ist. Dies zeigen die Höhe und die Entwicklung der Kostendeckungsgrade ohne Berücksichtigung öffentlicher Finanzmittel. Der Beitrag der Nutzer ist jedoch bei allen Unternehmensgruppen gestiegen.

Vergleich mit den Ergebnissen für die Jahre 1998 und 1993

Für die Unternehmensgruppe 1 bestätigt sich die für den Betrachtungszeitraum des 7. Berichts bereits festgestellte kontinuierlich steigende Kostendeckung. Der Kostendeckungsgrad III weist eine ebenso kontinuierliche Steigerung für die Bezugsjahre zwischen 1998 und 2012 auf. Die Steigerung des Kostendeckungsgrads I beträgt zwischen 1993 und 2012 etwa 20 Prozentpunkte, während die Steigerung des Kostendeckungsgrads II bei etwa 19 Prozentpunkten liegt.

Auch für die Unternehmensgruppe 2 zeigt der Vergleich der für die Jahre 1993 bis 2012 ermittelten Kostendeckungsgrade bis 2008 eine zunehmende Kostendeckung, ehe diese zum Bezugsjahr 2012 eine stagnierende bis leicht rückläufige Tendenz entwickelt. Im gesamten Betrachtungszeitraum weist der Kostendeckungsgrad I mit etwa 6 Prozentpunkten die deutlichste Steigerung auf.

In der Unternehmensgruppe 3 sind für alle Kostendeckungsgrade zwischen 1998 und 2008 deutliche Steigerungen beobachtbar. Bezogen auf den gesamten Zeitraum von 1998 bis 2012 steigt der Kostendeckungsgrad I um etwa 15 Prozentpunkte. Die Kostendeckungsgrade II und III steigen im gleichen Bezugszeitraum jeweils um etwa 17 Prozentpunkte.

Finanzleistungen der öffentlichen Hand im ÖPNV

Konzeption

Das Finanzierungssystem des ÖPNV besteht nach wie vor aus einer Vielzahl von Einzeltatbeständen mit unterschiedlichen Begründungen und ist bereits aus diesem Grund sehr unübersichtlich. Die systematische Zusammenstellung aller dieser Leistungen und die sich daraus ergebende Bestimmung der Höhe und der Struktur der Mittel im Jahr 2012 sowie der zeitlichen Entwicklung zwischen 2005 und 2012 ist das Ziel dieses Teils des Berichts.

Dabei handelt es sich um folgende Leistungen:

- die Investitionshilfen von Bund, Ländern und Kommunen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und (ab 2007) dem Entflechtungsgesetz (EntflG),
- die Bundesmittel nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) sowie nach der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zwischen Bund und Deutscher Bahn AG,
- die von den Ländern verausgabten Bundesmittel nach dem Regionalisierungsgesetz (RegG),[3]
- die Leistungen der Länder nach den jeweiligen ÖPNV-Gesetzen,
- die Leistungen der Kommunen, vor allem zum Ausgleich der Verluste der kommunalen ÖPNV-Unternehmen sowie an private Unternehmen im Zuge von Verkehrsverträgen,
- die Ausgleichszahlungen der Länder zum Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Ausbildungsverkehr gemäß § 45a PBefG bzw. § 6a AEG bzw. ihren länderspezifischen Nachfolgeregelungen,
- die Ausgaben von Ländern und Kommunen für die unentgeltliche Beförderung von Schülern zum und vom Unterricht im allgemeinen Linienverkehr oder im freigestellten Schülerverkehr,

[3] Deren Höhe kann – insbesondere infolge von Rückstellungen der Länder für Investitionsvorhaben – von den vom Bund an die Länder geleisteten Zahlungen geringfügig abweichen.

- die Ausgleichszahlungen von Bund und Ländern zur Erstattung von Fahrgeldausfällen für die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter gemäß § 148 SGB IX,
- die Steuervergünstigungen für ÖPNV-Unternehmen, die sich zusammensetzen aus der Umsatzsteuerermäßigung, der Kfz-Steuerbefreiung, der Energie- und der Stromsteuerbegünstigung, die je nach Steuerart Bund, Ländern und/oder Kommunen zuzurechnen sind, sowie die Reduzierung der EEG-Umlage,
- die allgemeinen, d. h. nicht ÖPNV-spezifischen Leistungen des Bundes an das Bundeseisenbahnvermögen (BEV) bzw. die Deutsche Bahn AG, soweit sie nicht schon in den Leistungen nach dem BSWAG bzw. der LuFV enthalten sind.

Diese Leistungen wurden gemäß der Darstellung in u. a. Tabelle kategorisiert. Die Unterscheidung in investive und in konsumtive Förderung folgt dem Vorgehen im vorangegangenen Kostendeckungsbericht. Diese Leistungen werden mit dem Ziel der direkten ÖPNV-Förderung vorgenommen. Wie in allen Vorgängerberichten wurden die nicht ÖPNV-politisch motivierten Leistungen in einer eigenen dritten Kategorie zusammengefasst. Somit bilden die Investitionsförderung, die konsumtive Förderung und die nicht ÖPNV-politisch motivierte Förderung die „liquiditätswirksamen Leistungen“ ab (Zwischensumme 1. bis 3.). Die Steuererleichterungen wurden als weitere Kategorie definiert, die zusammen mit den liquiditätswirksamen Leistungen die „haushaltswirksamen Leistungen“ (Zwischensumme 1. bis 4. bzw. 1. bis 5. inkl. der Leistungen an das BEV) ergeben. Die Reduzierung der EEG-Umlage wurde, trotz der inhaltlichen Nähe zu den Steuererleichterungen, ebenfalls als eigene Kategorie behandelt, weil sie keine Leistung einer Gebietskörperschaft darstellt.

Als Datenquellen für die Ermittlung der Leistungen des Bundes und der Länder wurden grundsätzlich die jeweiligen Haushaltspläne herangezogen. Für die differenzierte Betrachtung der GVFG- und der Regionalisierungsmittel wurden die entsprechenden Verwendungsberichte des Bundes bzw. die von den Ländern erstellten Transparenznachweise verwendet. Die Bestimmung der Steuervergünstigungen stützte sich auf die Subventionsberichte der Bundesregierung. Für die Leistungen der Kommunen wurde vor allem auf die Daten des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen zurückgegriffen, die schon für die betriebswirtschaftliche Analyse herangezogen wurden. Zur Abstimmung wurden die kommunalen Finanzstatistiken des Statistischen Bundesamts verwendet. Darüber hinaus waren in manchen Fällen eigene Schätzungen erforderlich.

Ergebnis für das Jahr 2012

Die Leistungen aller Gebietskörperschaften nahmen im Jahr 2012 ein Volumen von – je nach Definition – gut 15 bis knapp 17 Mrd. Euro ein. Davon entfiel mit 7,1 Mrd. Euro der mit Abstand größte Teil auf die Regionalisierungsmittel. Davon wiederum wurde der größte Anteil, nämlich 6,4 Mrd. Euro, konsumtiv, darunter 5,5 Mrd. Euro für die Bestellung von SPNV-Leistungen, verausgabt. Für Investitionen wurden 0,5 Mrd. Euro verwendet.

Weitere bedeutende Leistungsarten bildeten die nicht ÖPNV-politisch motivierte Förderung (3,1 Mrd. Euro) und der Defizitausgleich (2,1 Mrd. Euro). Auf die (originäre) Investitionsförderung nach dem EntflG und dem BSWAG (1,6 Mrd. Euro), die Leistungen an das BEV (1,3 Mrd. Euro) und die Steuererleichterungen (1,2 Mrd. Euro) entfielen geringere Beträge.

Übersicht: Öffentliche Finanzleistungen im Jahr 2012

Angaben in Mio. €	**Bund**	**Länder**	**Kommunen**	**Insg.**	**Insg.** *(in %)*
1. Investitionsförderung	**2.077**	**184**	**92**	**2.354**	***14,2***
1.1 GVFG / EntflechtG	804	-	-	804	*4,8*
1.2 Regionalisierungsmittel	480	-	-	480	*2,9*
1.3 Außerhalb GVFG	793	184	92	1.070	*6,4*
2. Konsumtive Förderung	**6.368**	**210**	**2.129**	**8.707**	***52,4***
2.1 Regionalisierungsmittel[1)]	6.368	-	-	6.368	*38,3*
2.2 Sonstige direkte Förderung	-	210	-	210	*1,3*
2.3 Defizitausgleich	-	-	2.129	2.129	*12,8*
3. Nicht ÖPNV-politisch motivierte Förderung	**392**	**1.708**	**975**	**3.074**	***18,5***
3.1 Ausbildungsverkehr[2)]	255	672	-	927	*5,6*
3.2 Unentgeltl. Schülerbef.	-	741	975	1.716	*10,3*
3.3 Unentgeltl. Schwerbeh.	137	295	-	431	*2,6*
nachrichtl.: Su. Surrogate (3.1 + 3.3)	392	967	-	1.358	*8,2*
Zwischensumme 1. bis 3.	**8.837**	**2.103**	**3.196**	**14.136**	***85,0***
4. Steuererleichterungen	**727**	**469**	**21**	**1.216**	***7,3***
4.1 Umsatzsteuerermäßigung	560	469	21	1.050	*6,3*
4.2 Kfz-Steuerbefreiung	30	-	-	30	*0,2*
4.3 Energiesteuerbegünstigung	71	-	-	71	*0,4*
4.4 Stromsteuerbegünstigung[3)]	65	-	-	65	*0,4*
Zwischensumme 1. bis 4.	**9.564**	**2.571**	**3.217**	**15.352**	***92,4***
5. Allg. Leistungen an BEV / DB	1.270	-	-	1.270	*7,6*
Zwischensumme 1. bis 5.	**10.834**	**2.571**	**3.217**	**16.622**	***100,0***
6. Reduzierung d. EEG-Umlage				**223**	
Insgesamt 1. bis 6.				**16.845**	
nachr.: Regionalisierungsm. zusammen[4)]	7.103	-	-	7.103	*42,7*
nachr.: Regionalisierungsm. zusammen[5)]	7.085	-	-	7.085	

[1)] Ohne Ausbildungsverkehr
[2)] Bund: Aus Regionalisierungsmitteln
[3)] Auf den SPNV entfallender Teil (54 %) der Mindereinnahmen aus dem gesamten Schienenverkehr (120 Mio. €)
[4)] Tatsächlich von den Ländern verausgabte Mittel
[5)] Mittelabfluss vom Bund an die Länder

Mit 10,8 Mrd. Euro wird der weitaus größte Teil (65 %) vom Bund erbracht. Hier schlagen vor allem die Regionalisierungsmittel, daneben auch die Leistungen an das BEV, die Mittel nach dem EntflG und die Umsatzsteuerermäßigung zu Buche.

Die Leistungen der Länder betrugen im Jahr 2012 rd. 2,6 Mrd. Euro oder 15 % der Gesamtmittel (inkl. BEV). Davon entfielen die größten Teile auf die unentgeltliche Schülerbeförderung und die Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr (jeweils rund 0,7 Mrd. Euro).

Die Kommunen steuerten 3,2 Mrd. Euro oder 19 % zum Gesamtbetrag bei. Hier stellt der Ausgleich der Verluste der kommunalen Verkehrsunternehmen (2,1 Mrd. Euro) die mit Abstand größte Position dar. Daneben spielen nur noch die Schülerbeförderungskosten (1,0 Mrd. Euro) eine Rolle.

Ergebnisse für die Entwicklung zwischen 2005 und 2012

Zwischen 2005 und 2012 sind die Leistungen aller Gebietskörperschaften zusammen – je nach Definition – um 4 bis 5 % gestiegen. Die höchsten Wachstumsraten waren bei den Steuererleichterungen (+ 63 %) zu beobachten, bei denen sich vor allem die Erhöhung des Regelsteuersatzes der Umsatzsteuer deutlich ausgewirkt hat. Diese Leistungsarten sind nicht liquiditätswirksam. Dagegen hat sich der effektive Mittelzufluss, d. h. die Investitions- und die konsumtive Förderung sowie die nicht ÖPNV-politisch motivierten Leistungen, um lediglich 1 % erhöht. Entscheidend für dieses Ergebnis ist die Absenkung der Regionalisierungsmittel in den Jahren 2007/08. Sie hat mit dazu beigetragen, dass die Mittel dieser bedeutendsten Leistungsart, die im gesamten Betrachtungszeitraum von den Ländern tatsächlich an Kommunen, Aufgabenträger etc. verausgabt wurden, leicht gesunken sind (- 1 %). Der Mittelabfluss vom Bund an die Länder ist dagegen zwischen 2005 und 2012 geringfügig (+ 0,4 %) gestiegen. Dennoch war auch hier zwischen 2005 und 2008 eine spürbare Reduktion (- 5,4 % bzw. 378 Mio. Euro) sichtbar.

Innerhalb der Regionalisierungsmittel wurde die konsumtive Förderung, d. h. vor allem die Bestellung von SPNV- und ÖPNV-Betriebsleistungen, nicht nur aufrechterhalten, sondern sogar spürbar angehoben (+ 9 %). Dies hatte allerdings zur Folge, dass die zur Investitionsförderung verwendeten Mittel aus diesem Finanzierungsinstrument drastisch (- 54 %) und damit auch die gesamte Investitionsfinanzierung deutlich (- 12 %) reduziert wurden.

Die leichte Absenkung der von den Ländern verausgabten Regionalisierungsmittel ist auch der Grund dafür, dass die Leistungen des Bundes, bei denen sie dominieren, mit rund 3 % etwas unterdurchschnittlich gestiegen sind.[4] Dass es überhaupt zu einem Plus (+ 0,31 Mrd. Euro) gekommen ist, kam vor allem durch die Erhöhung der Mindereinnahmen aus der Umsatzsteuerermäßigung (insgesamt + 0,47 Mrd. Euro) zustande, die zum Großteil (+ 0,25 Mrd. Euro) dem Bund zuzurechnen sind.

[4] Ersetzt man die tatsächlich durch die Länder verausgabten Mittel durch die Zahlungsströme des Bundes an die Länder, dann errechnet sich eine Zunahme um 4 % bzw. 0,41 Mrd. Euro.

Übersicht: Entwicklung der öffentlichen Finanzleistungen 2005 bis 2012

Angaben in Mio. €	**2005**	**2008**	**2012**	**12/05** *(in %)*
1. Investitionsförderung	**2.661**	**2.278**	**2.354**	***-11,5***
1.1 GVFG / EntflechtG	774	791	804	*3,8*
1.2 Regionalisierungsmittel	1.053	508	480	*-54,4*
1.3 Außerhalb GVFG	834	980	1.070	*28,3*
2. Konsumtive Förderung	**8.356**	**8.055**	**8.707**	***4,2***
2.1 Regionalisierungsmittel[1]	5.822	5.888	6.368	*9,4*
2.2 Sonstige direkte Förderung	145	186	210	*45,1*
2.3 Defizitausgleich	2.390	1.981	2.129	*-10,9*
3. Nicht ÖPNV-politisch motivierte Förderung	**2.946**	**2.775**	**3.074**	***4,4***
3.1 Ausbildungsverkehr[2]	1.059	907	927	*-12,4*
3.2 Unentgeltl. Schülerbef.	1.457	1.488	1.716	*17,8*
3.3 Unentgeltl. Schwerbeh.	431	380	431	*0,2*
nachrichtl.: Su. Surrogate (3.1 + 3.3)	1.489	1.287	1.358	*-8,8*
Zwischensumme 1. bis 3.	**13.964**	**13.109**	**14.136**	***1,2***
4. Steuererleichterungen	**747**	**995**	**1.216**	***62,8***
4.1 Umsatzsteuerermäßigung	580	830	1.050	*81,0*
4.2 Kfz-Steuerbefreiung	35	30	30	*-14,3*
4.3 Energiesteuerbegünstigung	69	67	71	*2,9*
4.4 Stromsteuerbegünstigung[3]	63	68	65	*3,4*
Zwischensumme 1. bis 4.	**14.711**	**14.103**	**15.352**	***4,4***
5. Allg. Leistungen an BEV / DB	**1.326**	**1.080**	**1.270**	***-4,2***
Zwischensumme 1. bis 5.	**16.036**	**15.183**	**16.622**	***3,7***
6. Reduzierung d. EEG-Umlage	**39**	**72**	**223**	***466,7***
Insgesamt 1. bis 6.	**16.076**	**15.255**	**16.845**	***4,8***
- davon Bund	**10.528**	**9.887**	**10.834**	***2,9***
- davon Länder	**2.191**	**2.374**	**2.571**	***17,3***
- davon Kommunen	**3.317**	**2.922**	**3.217**	***-3,0***
nachr.: Regionalisierungsm. zusammen[4]	7.178	6.601	7.103	*-1,0*
nachr.: Regionalisierungsm. zusammen[5]	7.053	6.675	7.085	*0,4*

[1] Ohne Ausbildungsverkehr
[2] Bund: Aus Regionalisierungsmitteln
[3] Jeweils auf den SPNV entfallender Teil der Mindereinnahmen aus dem gesamten Schienenverkehr
[4] Tatsächlich von den Ländern verausgabte Mittel
[5] Mittelabfluss vom Bund an die Länder

Bei den Leistungen der Länder war zwischen 2005 und 2012 mit einem Plus um 17 % die mit Abstand günstigste Entwicklung zu beobachten. Von der Zunahme um 0,38 Mrd. Euro entfiel auch hier ein erheblicher Teil (0,21 Mrd. Euro) auf die Umsatzsteuerermäßigung. Daneben wurden aber auch die Ausgaben für die unentgeltliche Schülerbeförderung und die Investitionsförderung (jeweils + 0,11 Mrd. Euro) spürbar angehoben. Zwar verwenden die Länder die ihnen zufließenden Regionalisierungsmittel zum Teil für Leistungen, die sie früher aus eigenen Mitteln bestritten haben (konsumtive Förderung, § 45a PBefG), allerdings hat dies die Gesamtentwicklung nur schwach gedämpft.

Die Leistungen der Kommunen sind im Betrachtungszeitraum um 3 % gesunken. In absoluten Zahlen bedeutet das einen Rückgang um 0,1 Mrd. Euro, der ausschließlich durch die Verminderung der Zahlungen zur Verlustabdeckung (- 0,26 Mrd. Euro) zustande kam. Darin kommen erneut die erfolgreichen Bemühungen zur Begrenzung der Defizite zum Ausdruck. Gedämpft wurde der Gesamtrückgang durch die Zunahme der Ausgaben für die Schülerbeförderung (+ 0,15 Mrd. Euro).

Vergleich mit den Ergebnissen für die Jahre 1998 und 1993

Abschließend wurden die Ergebnisse für die Jahre von 2005 bis 2012 denjenigen für die Jahre 1998 und 1993 gegenübergestellt, die für die beiden letzten Kostendeckungsberichte der Bundesregierung erstellt worden waren. Zwar war das Finanzierungssystem insbesondere im Jahr 1993, also noch vor der Bahnreform, anders ausgeprägt als in der jüngeren Vergangenheit. Dennoch ist der Vergleich in mancher Hinsicht aufschlussreich. Im Ergebnis sind die Leistungen aller Gebietskörperschaften zwischen 1993 und 2005 um 1,1 Mrd. Euro oder 8 % gestiegen.

Innerhalb der Leistungen des Bundes wurden zunächst die Ausgleichszahlungen an die Deutsche Bahn AG nach der EG-VO 1893/91, die im Jahr 1993 noch gewährt wurden und sich damals auf (umgerechnet) 3,6 Mrd. Euro beliefen, von den Regionalisierungsmitteln des Jahres 1998 (6,1 Mrd. Euro) spürbar übertroffen. Anschließend wurden letztere erneut deutlich auf 7,1 Mrd. Euro (2005) angehoben. Vor allem deshalb sind die gesamten Bundesleistungen zwischen 1993 und 2005 um 2,8 Mrd. Euro oder 36 % gestiegen.

Bei den Leistungen der Länder zeigt sich dagegen für den Zeitraum zwischen 1993 und 2005 ein klarer Rückgang um 0,8 Mrd. Euro bzw. 26 %. Er war vor allem bei der Komplementärfinanzierung der Investitionen und bei der konsumtiven Förderung zu beobachten, die nunmehr verstärkt aus Regionalisierungsmitteln des Bundes geschöpft wird. Das Volumen der, nunmehr dominierenden, nicht ÖPNV-politisch motivierten Förderung hat sich insgesamt kaum verändert.

Die Leistungen der Kommunen sind in annähernd dem gleichen Ausmaß, nämlich um 1,2 Mrd. Euro bzw. 27 %, gesunken. Bereits in diesem Zeitraum war das auf die Reduktion der Zahlungen zum Defizitausgleich zurückzuführen.



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333